Silence !
les raisons de la colère

Huit pages pour vous dire combien ce dossier nous tient à cœur. Au delà d'une manifestation estivale contrariée par les affres du ciel, Mountain Wilderness entend bien poursuivre l'action sous diverses formes. Nous allons vous en donner les raisons et l'envie de vous y associer…
Le texte qui suit est celui qui ouvrait le dossier remis aux participants d la soirée du 10 août à Argentière. Il présente les principales raisons qui justifient et sous-tendent le lancement de cette campagne pour le silence en montagne.
dossier préparé par Daniel Rouzier et Bertrand Rlvoal

Silence… les origines de notre démarche

Gilles Privat

Quelles sont les principales causes d'atteintes au silence en zone de montagne ?

• Les engins de loisir à moteur conçus pour se déplacer en montagne (motoneiges, 4x4, motos tous-terrains, quads...).
• Les survols panoramiques (avions, hélicoptères, ULM).
• Les voies de transport se trouvant à proximité (routes et pistes d'accès, voies de transit à grande circulation...).
• L'utilisation d'accessoires divers (baladeurs, stéréos portables, téléphones mobiles…).
• Les bruits divers émis par les personnes elles-mêmes…
Il va de soi que ces catégories de nuisances ne doivent pas être mises sur le même plan, et que notre action spécifique sur le silence vise d'abord et en priorité les deux premières catégories citées. Quant au problème des transports, en particulier les transports internationaux de transit en montagne, MW s'y est intéressé de longue date, et le bruit en est un aspect important. mais les enjeux économiques sont également d'une toute autre nature.

En quoi ces atteintes sont-elles spécifiques aux zones de montagne ?

Elles ne le sont certainement pas, (sauf pour ce qui concerne les motoneiges et les survols panoramiques) mais leur impact est ressenti de manière plus forte dans un espace où l'on vient rechercher l'éloignement, la tranquillité, et le ressourcement, un des derniers espaces à pouvoir offrir vraiment tout cela à la fois.

Pourquoi se focaliser sur le bruit, alors que beaucoup d'autres nuisances ou dommages aux milieux naturels ont des conséquences plus graves, et irréversibles ?

Mountain Wilderness et d'autres associations s'occupent aussi, dans la mesure de leurs moyens, de ces autres nuisances ou dommages. Si l'on fait abstraction de ses impacts sur la faune, le bruit (pris en général et pas seulement dans la nature) n'est pas une nuisance écologique, c'est une nuisance humaine et symbolique, très fortement ressentie par les individus, et dont les conséquences médicales (directes ou psychologiques) sont potentiellement très importantes.
C'est précisément parce que leur environnement ordinaire est de plus en plus bruyant que les gens viennent en montagne rechercher un environnement différent qui soit une protection contre ce bruit qui les agresse en permanence dans leur vie quotidienne. C'est pour cela que l'intrusion d'engins bruyants y est ressentie comme une agression intolérable, parce qu'ils représentent ce qu'on a cherché à fuir en venant en montagne.

Les membres des associations comme MW qui s'opposent à ces nuisances n'y contribuent-ils pas aussi en utilisant leur voiture pour venir en montagne, en prenant des remontées mécaniques ?

Certes oui, mais il y a une différence qui n'est pas seulement de degré, mais de nature, entre le fait d'utiliser normalement sa voiture ou un moyen de transport méca-

nisé comme moyen d'accès en montagne, et le fait d'utiliser de manière exclusive un moyen mécanisé (comme un quad ou une moto) dont la seule utilisation est un but en soi[1].Pour autant, les accès mécanisés doivent eux-mêmes être limités, ce qui constitue un des principaux enjeux du conflit entre l'aménagement et la préservation de la wilderness (voir points suivants).

Pourquoi la liberté du marcheur devrait-elle l'emporter sur celle du motard ou du conducteur de 4x4 ? Tous n'ont-ils pas droit à exercer librement leurs activités préférées, dans une société libre et démocratique ?

Dans les pays civilisés, l'état de droit est là pour faire respecter le principe selon lequel la liberté de l'agresseur n'est pas équivalente à celle de l'agressé. Le droit de ne pas être agressé prévaut sur la liberté d'agresser... Pour autant, peut-on parler d'agression caractérisée dans le cas qui nous intéresse ? Oui, sur un plan symbolique certainement (voir plus haut), mais on peut développer une argumentation plus objective encore. Il existe une dissymétrie et même une disproportionnalité fondamentale entre l'activité d'une personne comme un pilote d'ULM ou un motard "vert" qui dérange potentiellement plusieurs milliers de gens par le bruit qu'il fait seulement pour s'amuser, et l'activité d'un marcheur ou d'un cycliste qui ne dérange personne. Le premier occupe et monopolise de fait un espace correspondant au périmètre à l'intérieur duquel on peut l'entendre, et dans lequel ce bruit empêche tous les autres de trouver le silence qu'ils y viennent chercher. Le second n'occupe que l'espace de ses pieds ou de ses roues. La loi et la réglementation sont là en quelque sorte pour rétablir l'équilibre, pour éviter la monopolisation de l'espace par les premiers au détriment des seconds, par exemple en limitant l'activité des premiers à des zones ou des circuits délimités. C'est donc un argument d'équilibre tout à fait objectif, indépendant des valeurs que chacun peut attacher à l'une ou l'autre des ces activités, valeurs sur lesquelles le législateur n'a pas nécessairement à se prononcer.

Cet argument est considérablement renforcé si l'on prend en compte le nombre relatif des pratiquants des deux types d'activités[2] : il y a des millions de pratiquants de la randonnée sportive ou familiale ou du VTT, contre au plus quelques milliers d'utilisateurs de moto "vertes" ou de 4x4 , des millions de pratiquants du ski de fond et de la raquette, contre quelques dizaines de motoneigistes, des dizaines de milliers de randonneurs à ski contre une poignée d'adeptes de l'héliski....

Un certain nombre d'usages professionnels reconnus sont eux-mêmes générateurs de bruits (activités forestières et pastorales, secours en montagne, ravitaillement des refuges, manœuvres militaires, etc.), devrait-on les interdire également ?

Quand ces activités ont une justification économique reconnue, ou un caractère impératif comme le secours, il va de soi qu'on ne peut les mettre sur le même plan que les activités de pur loisir. Pour autant cela n'interdit pas de poser des questions sur la légitimité de ces activités en montagne. Une justification économique, souvent mal fondée, est également mise en avant pour les activités de loisir mécanisées. Dans les deux cas il serait souhaitable de comparer ce que représente la préservation de la wilderness, en tant qu "externalité" écologique ou sociale, par rapport à ces activités dont les retombées sont apparemment plus directes. Il convient également d'être attentif aux nombreux cas où des activités de loisir prennent prétexte d'activités plus "professionnelles" pour se dérouler (héliski à l'occasion d'un soi-disant reportage ou tournage de film, touristes amenés dans un refuge en profitant des moyens normalement autorisés pour le seul ravitaillement de celui-ci, etc.). Même le secours en montagne, dont la légitimité n'est évidemment pas en question, pourra donner lieu à de multiples dérives si sa privatisation de généralise.

Les personnes âgées ou à mobilité réduite ont besoin de ces moyens mécaniques pour accéder en montagne : pourquoi MW veut-il leur interdire ? Est-ce pour se réserver en quelque sorte la montagne ?

Il existe déjà un nombre considérable d'endroits remarquables où ces personnes peuvent accéder sans problème par des moyens mécanisés (sommets belvédères desservis par des remontées mécaniques, cols routiers alpins, extrémités de pistes forestières ouvertes à la circulation, etc.) et MW accepte en général cette situation de fait, tant qu'elle correspond à un partage de l'espace raisonnable. Ces endroits peuvent donner un avant goût de la montagne sauvage, permettre de s'en rapprocher ou de mieux l'admirer, mais ils ne sont pas la montagne sauvage, dont la définition même est précisément de commencer au delà de ces points d'accès. L'argument qui voudrait détruire le peu de montagne sauvage qui reste non équipée et interdite aux engins motorisés pour y donner accès au plus grand nombre est parfaitement absurde puisqu'il reviendrait à détruire ce que l'on prétend offrir à tous, par le fait même de l'offrir de cette manière là. Cet argument est parfaitement hypocrite quand il prend les handicapés ou les personnes âgées comme prétexte puisqu'on sait bien que ceux qui le mettent le plus en avant défendent avant tout des intérêts personnels, financiers ou commerciaux, pour transformer la montagne en parc d'attraction.

Pour beaucoup de gens qui ne peuvent pas ou plus y accéder à pied, la montagne a encore plus de valeur en tant qu'espace qu'on peut observer et admirer de loin, un territoire qui peut encore faire rêver, par son éloignement même.

(1) De même, le choix du site retenu pour l'opération "Silence !", et l'utilisation du téléphérique pour s'y rendre, n'ont été retenus qu'après une longue réflexion au sein des membres du Conseil d'administration de Mountain Wilderness. Ce choix prémédité est évidemment le résultat d'un compromis, privilégiant la visibilité de l'opération.

(2) En insistant bien sur le fait que le nombre n'est pas l'argument premier, mais qu'il vient simplement renforcer l'argument sur la dissymétrie entre les deux types d'activité. On peut prendre pour comparaison, toutes proportions gardées, le partage de l'espace qui est fait en ville : la voiture a spontanément tendance à monopoliser l'espace, et si on la laissait faire, elle ne laisserait plus rien aux piétons et cyclistes. C'est donc pour de simples raisons d'équilibre que la réglementation réserve des espaces aux piétons et aussi aux cyclistes, et cela même si les cyclistes sont moins nombreux que les automobilistes.

Les engins de loisir à moteur utilisés en montagne sont-ils gênants seulement pour le bruit ? Est-ce que MW trouverait à redire à l'utilisation d'hélicoptères silencieux pour déposer des skieurs en montagne, ou de moto-neiges silencieuses ? Une moto "verte" silencieuse serait-elle si différente d'un VTT ?

Le bruit n'est qu'un aspect, important certes, des nuisances occasionnées par ces engins. On pourrait évoquer les nuisances écologiques résultant de la dégradation des terrains, l'impact sur la faune, etc. Mais leur principale nuisance est plus symbolique et n'est pas liée directement au bruit : ils violent un espace où l'on vient rechercher le contraire de ce qu'ils représentent. Chacun peut attacher une valeur différente à l'effort physique minimal qui est nécessaire pour accéder à la montagne sauvage, et l'effort n'est pas un but en soi. Il ne s'agit pas de réserver a priori la montagne à une catégorie de personnes, au contraire : toute personne en bonne santé peut en général faire cet effort, pour autant qu'elle le veuille bien. On constate simplement que la limitation d'accès minimale qui est essentielle à la préservation des qualités propres, à la fois écologiques et symboliques, de cet espace, se fait ainsi de la manière la plus équitable, et la plus conforme à la convivialité que l'on vient y rechercher. Rendre possible un accès mécanisé, quel qu'il soit, revient simplement à privilégier une autre forme de limitation, par l'argent. Le partage de l'espace entre les zones d'accès mécanisé et d'activités commerciales d'une part, les zones sauvages d'activités libres d'autre part, est déjà largement en faveur des premières. MW demande simplement le respect d'un équilibre minimal. ■

Pratique individuelle ou rassemblements organisés, la loi est-elle encore une frontière ?

[redacted] Christophe Roulier (adaptation BR)

Le col Sommeiller envahi

Perché à 3000 m, le Sommeiller, dans le val d'Ambin, est limitrophe de nos voisins italiens. Le glacier et le col, aujourd'hui connus pour les remontées mécaniques rouillées et le refuge en ruine, possèdent une autre tare : une piste routière y accède versant italien, qui plus est la plus haute des Alpes ouverte à la circulation !

L'été, l'alpine et bucolique balade qui mène au col se transforme une fois sur place en visite du salon 4x4 de Val d'Isère. Certains jours des dizaines de véhicules viennent éprouver ici leurs suspensions, les chauffeurs leur dextérité en montant sur les moraines glaciaires et en jetant leurs bières dans le petit lac du col.

Côté Italien, on peut observer parfois des Homos Pédibus qui tentent de faire des promenades à partir du refuge Scarfiotti. Il faudrait aller leur décerner une médaille !

Venus d'Italie, ils sont de plus en plus nombreux à trouver marrant de faire des circuits à moto en France, passant par un col, remontant par un autre, d'aller en fond de vallée, cueillir une fleur (hé oui, ce sont aussi des romantiques), faire péter une rôteuse au lac d'Ambin !

Le cirque commence au printemps avec les motoneiges puis continue en moto tout l'été et l'automne, jusqu'aux neiges suivantes. Non seulement ils dérangent les randonneurs dans leur quête de silence et de repos, mais ils causent un grave et dangereux préjudice à la faune : j'en ai vu s'amuser à courser des chamois dans la neige.

Mais que fait la police ? Les pauvres ! Comment assurer la surveillance d'un si grand espace ! Il y a de temps en temps des PV dressés, mais si peu. Des motards ont été verbalisés. Le tribunal de police de St-Jean les a condamnés à environ 1000 euros d'amende chacun, la cour d'appel doit encore valider ce verdict.

Evidemment, c'est une goutte d'eau, mais il semble que des amendes salées avec saisies des engins, des peines exemplaires, pourraient avoir de l'effet.

Valloire, un exemple parmi d'autres

Au-delà de ces pratiques très clairement illégales, on assiste depuis quelques années au développement des salons en tout genre, vantant les mérites de toutes ces bêtes à moteur, et proposant démonstrations et randonnées.

Transvalquad Valloire, opération légale ?

"*Dans un site grandiose, sur les sommets alpins à plus de 2700 m d'altitude, les randonneurs Quad évoluent sur un parcours traversant les forêts de mélèzes, les pâturages et les hauteurs enneigées. Evénement à ne pas manquer où tout le milieu du Quad est rassemblé autour d'un salon et d'un parcours randonnée unique en France.*" (source : site internet de l'organisateur : quad-organisation.com)

Cette manifestation se déroule sous couvert d'une autorisation donnée par la sous-préfecture de St-Jean-de-Maurienne dans le cadre des "épreuves et compétitions sportives sur la voie publique". Les randonnées sous les mélèzes sont-elles chronométrées ?

La surveillance, l'encadrement, les assurances, le statut de l'organisateur sont-ils conformes au décret du 18.10.1955 ? Des questions auxquelles il va nous falloir trouver réponse.

On note par ailleurs sur le site de l'organisateur que vous êtes invité à rejoindre l'Union des clubs et quadeurs français (UDQF), si vous souhaitez que la législation régissant leur utilisation évolue… C'est donc bien qu'ils la connaissent ! BR

Ainsi, du 5 au 8 juillet, Valloire a organisé un rassemblement international de quad, avec la bénédiction du préfet. Quatre jours de folie où la nature et le silence ont été mis entre parenthèses, pour laisser s'exprimer toute la fougue des chevaux. "Bon, les gars, vous vous lâchez pendant 4 jours, mais après, rappelez vous, le quad en milieu naturel c'est interdit !"

Ces manifestations sont des promotions de ce "loisir" et au bout du compte une incitation à transgresser les règles en confondant circuit et milieu naturel.

Imaginez encore que tout petit vous ayez fait un stage d'une semaine de musique. Plus grand vous seriez sans doute devenu plus mélomane ?

Chaque année, une centaine de centres de séjour proposent des stages de moto-cross et de quad à destination de nos bambins. Parmi les quelques dizaines de milliers de jeunes qui pratiqueront ces stages, il restera sûrement quelques "mélomanes" du pot d'échappement !

La situation actuelle n'a pas eu besoin de promotion ou de stage de découverte pour se transformer en situation inquiétante. Ces différents outils de promotion sont une calamité.

Enseigne-t-on le respect de la nature dans ces stages ? Sur le stand Bombardier ou Polaris, fait-on un rappel des lois sur la circulation, du moins celles qui subsistent encore ?

Allez ! une note d'humour avec le slogan de Valloire : "Respirez, vous êtes à la montagne !" ■

Aventure'Quad annulé à l'Alpe d'Huez

"*Une véritable randonnée de plus de 180 kilomètres dans le massif des Grandes Rousses, ascension du pic Blanc jusqu'à 3330 m, passages techniques, franchissement de guês... Aventure'Quad aura lieu les 31 août et 1er septembre prochains et sera l'occasion de sortir une dernière fois son véhicule de l'été, et de découvrir les charmes de la montagne à cette époque de l'année.*"

Voilà ce que l'on pouvait lire sur le site internet de l'organisateur de cette manifestation, trois jours encore après que celle-ci ait été interdite par le maire d'Huez. Quelques jours auparavant, la Frapna-Isère avait pris soin de rappeler au maire que l'autorisation de ce type de manifestation ne peut être délivrée que par le préfet, que celui-ci aurait eu bien du mal à délivrer en l'occurrence, vu la nature de l'événement. A tel point que les organisateurs d'une manifestation similaire pour 4x4 avaient eux-mêmes interrompu leur programme, voyant qu'il serait impossible d'obtenir les autorisations nécessaires. Menacé de tribunal en tant que partenaire, le maire a préféré tout interdire.

L'histoire ne dit pas qui a dû rembourser les 160 inscrits ! BR

10 août : un résumé trop bref

Lionel Daudet aux premières loges !

Une centaine de personnes dans la salle communale d'Argentière
photos V. Nairinck

La pluie a eu du bon !

Oui, nous avions choisi la journée du 10 août et le site des Grands Montets à Chamonix pour lancer notre campagne pour le respect du SILENCE en montagne. Accueil, mise en place des participants, sécurité, mobilisation des médias, tout était prêt. Journalistes et caméras s'étaient annoncés. Seule la météo pouvait encore contrecarrer notre initiative… Elle le fit !

Mais, à l'heure du rendez-vous, sous la pluie, divine surprise : on ne comptait pas moins de quatre-vingt irréductibles autour de notre stand d'accueil, désireux de manifester malgré tout. . Changement de cap : avec l'approbation de Jean-Paul Trichet et ses amis de l'ARSMB, drapeaux déployés et sous l'averse, direction Chamonix, centre ville. Jour de marché, les places et les rues débordent de monde. Sous capes mais pas moins humides que les autres, Olivier Paulin, Patrick Gabarrou, Andy Parkin, Lionel Daudet font assaut de bonne humeur en porteurs de pancartes. Approbations enthousiastes, inévitables et utiles critiques, encouragements, demandes d'informations en nombre, cette manifestation de rechange avait manifestement du bon !

Soirée promise

Rendez-vous était donné pour la soirée à la salle communale d'Argentière. Thème choisi : " le bruit en montagne engendré par le développement des loisirs motorisés". Malgré la pluie, une centaine de personnes ont fait le déplacement. Est-ce l'intérêt du sujet, l'organisation des débats ou la qualité des interventions ? Toujours est-il que l'attention et la participation des participants ne s'est pas démentie jusqu'à une heure particulièrement tardive (23H45 !). Les facéties impromptues du clown "interventionniste" Claude Gavazzeni ont fait mouche !

D'entrée, une suite de témoignages percutants venait démontrer si besoin l'ampleur et la diversité des nuisances. Côté 4x4 : René Veneau et Robert Beck, président de Vercors-Nature ; côté motos-neige : Freddy Balestro, pour SOS Environnement Haute-Durance, puis André Collas de la Frapna Savoie ; côté ciel enfin : le Docteur Eric Lasserre, conseiller municipal de Chamonix (intervention reprise dans nos pages), puis Patrick Gabarrou, assurément dans une position inconfortable. La salle enchaînait. Intervention remarquée de Christian Mollier, conseiller municipal de Chamonix lui-aussi et membre de la CGC (Compagnie des Guides de Chamonix !). Présence discrète mais courageuse de Pascal Brun, propriétaire connu d'une société de transport par hélicoptères souvent citée dans cet épineux dossier. La deuxième partie de la soirée fut consacrée à des informations sur la législation existante. Jean-Pierre Courtin, animateur de la soirée et vice-président de MW France, a mis en évidence la difficulté de saisir les administrations compétentes du problème des nuisances induites, tandis qu'Henri Balmain, magistrat à la Cour de Grenoble, nous expliquait l'apparente simplicité de la loi mais aussi ses chausse-trapes et ses désarmantes subtilités.

C'est par la voix de son vice-président, Jean-Pierre Buraud, que le Club Alpin Français s'est exprimé. Le doute n'est pas permis : sur le thème choisi, il n'y a pas l'ombre d'un désaccord.

A tout seigneur, tout honneur : c'est à Olivier Paulin que revenait la tâche de clore la soirée. Avec le talent et la conviction que nous lui connaissons, il donna des pistes pour la suite… Car il y en aura ! DR ■

Une journée ordinaire !

[redacted] Eric Lasserre

L'une des interventions de la soirée du 10 août à Argentière... pour nous dire avec humour, combien le silence est une denrée rare en montagne. A Chamonix, encore plus qu'ailleurs.

Eric Lasserre © V. Neirinck

A minuit, il y avait déjà eu le fracas d'un feu d'artifice qui a résonné dans toute la vallée.

On m'a dit que c'était un Chamoniard qui mariait sa fille dans un restaurant de bas de piste proche du centre-ville.

4 h du matin - Je suis réveillé en sursaut par des hurlements et une bagarre dans la rue juste sous mes fenêtres. Normal, paraît-il : c'est la sortie des boîtes, c'est toutes les nuits la même chose…

6 h 15 - La balayeuse-aspireuse municipale commence sa ronde bruyante. C'est fou le bruit que fait cette petite machine ultra-moderne.

7 h - Le cuisinier de l'hôtel voisin vient jeter dans le conteneur du bout de la rue une cinquantaine de bouteilles, une à une, soit cinquante coups aigus qui résonnent dans tout le quartier.

Excédé, je demande un studio côté silence et nature, autrement dit quartier du Savoy : quelle idée stupide ! Les canons à neige de la piste du Savoy se sont mis en route à 23 h et ils ont tourné toute la nuit, et toutes les nuits suivantes !

A 7 h les canons s'arrêtent enfin, et la dameuse sort. Elle travaille la piste et le champ pendant plus d'une heure… Ah ! j'oubliais de préciser : elle repart le soir à 18 heures et lisse consciencieusement la piste pendant encore une bonne heure !

8 h - Une détonation, deux détonations, trois détonations. Cela résonne dans toute la vallée. Cela va durer une heure. Ce sont les gazex et canons avalancheurs qu'on actionne au Brévent, à la Flégère, sous l'M et au tunnel, car il est tombé 15 cm de neige cette nuit.

9 h - Un hélico monte depuis le quartier du Brévent les éléments de pylônes pour un nouveau téléski à Planpraz. Il travaillera toute la matinée.

10 h - Deux chasseurs de l'armée de l'air survolent la ville dans un vacarme assourdissant.

Je pense qu'ils volaient aux environs de 1500-1600 m. C'est un miracle qu'il n'y ait pas eu de parapente en l'air à ce moment-là.

11 h - L'hélico rouge de la sécurité civile vient se poser à l'hôpital. Il fait au moins trois allers-retours avec le refuge des Grands Mulets. Il y avait trois Polonais épuisés à évacuer.

12 h - Deux hélicos privés se posent au parking du Grépon, près du centre-ville. Ils viennent de Genève. Un collègue du conseil municipal les a vus décharger toute une famille d'émirs orientaux. Ils venaient déjeuner à l'Albert 1er. A 15 h, ils sont repartis par la voie des airs.

13 h - Un hélico d'une société locale entreprend des rotations incessantes entre la Flégère et Planpraz. Il transporte les éléments d'une véranda démontable, de la pelouse en rouleaux, des arbres feuillus et des petits épicéas, et beaucoup d'autres choses encore. Il paraît qu'il était affrété par une société parisienne organisatrice de festivités pour le mariage du fils d'un gros actionnaire de la Compagnie du Mont-Blanc !

Il n'avait pas l'autorisation de la mairie, mais on n'a rien pu dire parce que Planpraz, ce sont des terrains privés…

15 h - Un véhicule surmonté d'un énorme haut-parleur sillonne la ville en tous sens pour annoncer la représentation du cirque Bidule le soir à 21 h…

16 h - Un bruit de grosse tondeuse à gazon me sort de ma torpeur. Je vais sur le balcon, je lève le nez, et je vois un parapente dont le pilote a chargé sur son dos un gros moteur. Il fait tranquillement des ronds 100 m au-dessus de la ville.…

17 h - Je vais prendre le thé chez des amis dans un hôtel aux Bossons. Grondement continu dans le salon. La route blanche toute proche est encombrée de poids lourds, lancés à l'assaut de la montée vers le tunnel. Il paraît que la nuit c'est l'enfer pour les riverains.

Exaspéré, je décide le lendemain d'aller en montagne chercher le silence inexistant dans cette vallée.

Je monte à l'Aiguille et je fais la vallée Blanche. Enfin le vrai silence et quelques instants de paix…

Un soleil radieux m'incite à aller déjeuner au refuge du Requin. A peine étais-je assis sur la terrasse qu'un hélicoptère privé nous a survolés à basse altitude, puis a fait un grand virage au-dessus des séracs du Géant pour redescendre le long de la rive droite du glacier.

Dix minutes plus tard, il a recommencé le même tour, puis dix minutes après encore…

Et quand il est définitivement parti, sont arrivés deux avions munis de skis, qui se sont amusés à se poser, à décoller, à se poser, à décoller, plusieurs fois, juste en face, sur le glacier des Périades. Il paraît que ce glacier ne fait pas partie des sites autorisés pour l'atterrissage des avions-ski.

En finissant ma vallée Blanche, j'ai encore vu deux hélicoptères déposer six skieurs au sommet d'un couloir. Sans doute des pistonnés, ou des photos pour Paris-Match…

J'ai fait une halte au rocher des Mottets. A cet endroit, il y a des avions de tourisme qui passent juste au-dessus de notre tête, les uns derrière les autres, à 2300 m d'altitude. Ils font le tour de la vallée.

Je suis redescendu, très déprimé, les oreilles bourdonnantes. Je n'ai entendu ni le bruit des torrents, ni le souffle du vent dans les épicéas, ni le chant des oiseaux…. ■

Contre l'impunité tranquille des fauteurs de bruit aérien, une association se bat

[redacted] Philippe Grenier

Une date et quelques chiffres suffisent pour expliquer la fondation de l' "Association des Riverains de l'Aérodrome du Versoud Contre les Nuisances" (ARAV-CN) :

• l'aérodrome de Grenoble est transféré en 1968 jusqu'à un terrain situé dans la commune du Versoud ;

• en trente ans, de 1968 à 1999, la population des onze communes du Grésivaudan directement soumises à ses nuisances a plus que doublé, passant de moins de 30000 habitants à près de 65000, et celui des mouvements d'appareils (décollages plus atterrissages) a été multiplié près de sept fois : soit, ces dernières années, entre 80000 et 85000 mouvements annuels !

D'où ce paradoxe d'un des plus grands aérodromes de plaisance de France, doublement encastré , d'une part dans une vallée dont les hauts versants — 1000 mètres de dénivelé à l'ouest, 2000 mètres à l'est —, jouent le rôle classique d'une caisse de résonance, d'autre part dans une zone connaissant une forte urbanisation.

Les démarches personnelles des riverains immédiats sont bien entendu restées sans résultat aucun : qui pourrait attendre des pollueurs, quels qu'ils soient, compréhension ou seulement civilité ? L'Association s'est donc constituée en 1997. Cinq ans après, elle compte 400 adhérents, répartis maintenant sur onze communes. Cet essor rapide prouve deux choses :

1/ loin d'avoir décru, les nuisances se sont renforcées et étendues ;

2/ les riverains ont commencé à comprendre que, pour enfin se faire entendre des pollueurs, il faut qu'ils construisent un rapport de force : la croissance d'une Association de défense contre le bruit est un premier pas dans cette direction.

Simultanément, les revendications de l'Association ont évolué :

- Pendant quatre ans, a été tentée la concertation pour obtenir, par différents moyens — mise en service de silencieux, modification de trajectoires...etc.—, la diminution de la pollution sonore. L'Assemblée générale de juin 2001 a tiré la conclusion de ces tentatives : peu ou pas d'amélioration significative et donc satisfaisante.

- Dans un deuxième temps, les revendications se sont donc radicalisées. L'Association différencie maintenant : d'une part les activités utiles à l'ensemble de la collectivité, soit : la Sécurité Civile, la Gendarmerie et autres activités analogues qui certes, engendrent elles aussi des nuisances sonores, mais ponctuelles, limitées, et qui sont la contrepartie négative à accepter pour un service indispensable rendu à la communauté ; d'autre part toutes les autres activités — pilotage amateur, U.L.M., vol à voile, voltige...etc.—, qui sont des activités de plaisance effectuées par une minorité — "1000 à 1500 utilisateurs réguliers", avoue le bulletin de défense de ces pollueurs, "Points Fixes", d'avril 2001.

Sur la base de cette différenciation, l'Association demande le transfert définitif de toutes les activités de plaisance du Versoud vers l'aérodrome ou aéroport qui voudra bien les accueillir, par exemple l'aéroport de Grenoble Saint-Geoirs. Les deux derniers tracts élaborés sur cette base ont amené à l'Association 70 adhérents.

On ne s'étonnera pas d'apprendre que, jusqu'à maintenant, elle n'a pas avancé d'un pouce, concernant cette nouvelle revendication : les pollueurs sonores -et leurs complices, sont durs d'oreille... : invectives — *cf.* le bulletin cité plus haut —, offre temporisatrice d'un "dialogue" dont quatre années ont montré qu'il était inutile, ou enfin, s'agissant du réseau nébuleux des "responsables", rejet mutuel de la responsabilité de décisions qu'ils ne veulent évidemment pas prendre , toute la panoplie classique des moyens dilatoires est utilisée.

Et pourtant des décisions semblent se préparer, qui vont aggraver les nuisances et encore élargir spatialement leur impact : la firme "Commerc'air héli-union France" proposait dans une publicité parue dans un journal d'annonces du 18/2/02 des "vols panoramiques de Belledonne", et des "liaisons Grenoble-les Stations (de ski)" à partir du Versoud, liaisons qui, "à la faveur d'une demande soutenue", pourraient prendre la forme de "navettes régulières" ! Coïncidence extraordinaire, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) du Versoud va être modifié, dans le sens d'un élargissement de la zone exposée !

Il reste donc à renforcer encore l'audience de l'Association, c'est-à-dire le rapport de force, puisque toute relation entre pollueur et pollué passe — on n'en est pas encore assez conscient —, par une épreuve de force. Il reste à expliquer, encore et encore, qu'à notre époque, l'activité polluante et sans utilité sociale directe d'une minorité n'a pas à être imposée à une minorité 40 à 60 fois plus nombreuse ; à rappeler aussi qu'elle est coûteuse et énergivore, et qu'elle est donc un affront intolérable à ce concept de "Développement durable", pourtant publiquement adopté dans un grand tapage publicitaire.

Il reste enfin à comprendre que dans les montagnes du Dauphiné le combat contre l'usage motorisé de l'air, du sol, de la neige et des eaux, qu'il s'agisse des sports aériens, des 4X4, des moto-neiges ou des hors-bords, est un combat unique : c'est un combat pour le silence. ■

ARAV-CN
531, rue de l'Isle
38190 Lancey
Cotisation 5 €
famille 10 €

Des situations vécues, parmi d'autres, vos questions, nos réponses…

Daniel Rouzier et Bertrand Rivoal

Sur un chemin forestier ou un sentier de montagne, je me trouve nez-à-nez avec une moto-trial ou avec un quad… Que faire ?

Si vous êtes bien à pied, sur un sentier, alors vous pouvez être rassuré : c'est bien le motoriste qui est en situation illégale. L'article 1er de la loi du 3 janvier 1991, relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, stipule : "*la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur*".

Jusque là, c'est simple : le chemin n'est pas ouvert à la circulation publique, il y roule, il est en infraction.

Mais quelques précisions doivent être apportées. S'il s'agit d'un professionnel, par exemple d'un exploitant forestier, d'un berger se rendant à l'alpage, il y est autorisé, sauf temporairement, dans le cas particulier de certains arrêtés municipaux (cf. encadré).

Que faire alors, si la situation est claire ?

Si vous en avez la possibilité (l'article 8 de la loi précise les catégories d'agents assermentés), n'hésitez pas à verbaliser ! Sinon vous pouvez écrire aux autorités de police concernées (mairie, gendarmerie, préfecture) afin de leur signaler l'infraction en mentionnant le plus de détails possible. Même si le résultat n'est pas garanti, aucun élu ne reste durablement indifférent à des interpellations multiples. Envoyez-nous systématiquement copie de vos lettres.

Dans ma commune (La Feclaz, Praz-sur-Arly, La Clusaz, Risoul, Pra-Lou, Les Claux, …) s'installe pour l'été une piste de quads ou de trials … Comment réagir ?

Il va falloir être plus précis ! La loi prévoit effectivement (art.2 de la loi du 03.01.91) que "*l'ouverture de terrains pour la pratique de sports motorisés est soumise aux dispositions de l'art. L442-1 du Code de l'Urbanisme.*"

Le Maire peut effectivement délivrer une autorisation de circuit mais le site choisi doit être éloigné des habitations, hors d'une zone écologique sensible, clos et d'un seul tenant, pourvu d'un accès facile et d'une aire de stationnement… rien que ça ! En outre, "*pour un terrain de plus de 4 ha* [l'autorisation] *est soumise à une étude d'impact et à une enquête publique*" (décret 93-245 du 25.02.93).

Prenez donc votre mètre, déplacez-vous en mairie consulter les autorisations : la légalité de ce type d'activité n'est pas toujours avérée.

Le propriétaire d'un chalet d'un hameau de Vanoise (résidence secondaire) utilise pour ses allers et retours, en période d'enneigement de la route d'accès, une chenillette ou une moto-neige. Est-il dans son droit ?

La loi du 3 janvier 1991 est à nouveau très claire. Elle précise en son article 3 : "*L'utilisation, à des fins de loisirs, d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige est interdite.*" Il s'avère néanmoins que de récents jugements ont pu conduire à une certaine incompréhension de la part de nombreux opposants au développement de ces pratiques. La subtilité de certains arguments portés en justice par tel ou tel procureur, tel ou tel avocat, ne reçoit effectivement pas toujours le même écho. La loi est pourtant claire, la circulaire ministérielle du 30 nov. 2000 le réaffirme : la seule possibilité d'atteindre un chalet isolé en hiver est de le "*rendre accessible par les voies ouvertes à la circulation publique*"… ou d'y aller à pied bien sûr.

La publicité, dans la presse ou au bord des routes, pour la location de scooters-des-neiges, est-elle légale ?

L'article 12 de la désormais célèbre loi du 3 janvier 91 prévient : "*Est interdite toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule* [motoneige, mais

Code général des collectivités territoriales, article L 2213-4 (extrait)

Le maire peut […] interdire l'accès de certaines voies […] ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation […] est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre […] soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

aussi 4x4 ou quad] *en situation d'infraction aux disposition de la présente loi.*" Rien à dire de plus, si ce n'est que c'est précisément ce qui a valu condamnation à la propriétaire des motoneiges de l'Izoard, utilisées abusivement à des fins de loisirs pour rejoindre le refuge-hôtel Napoléon en hiver.

Au cours d'une randonnée, je suis importuné par le survol épisodique ou répétitif d'un hélicoptère ou d'un avion de tourisme … Quelle initiative prendre ?

Malheureusement il n'existe aucune réglementation particulière concernant les survols d'aéronefs à moteur, excepté pour ce qui concerne les zones centrales des parcs nationaux et certaines réserves naturelles (selon arrêté préfectoral) qui l'interdit en dessous de 1000 m du sol. Nos amis chamoniards sont en première ligne !

Autour d'Olivier Paulin, Patrick Gabarrou et Lionel Daudet, garants de l'association, 80 personnes dans les rues de Chamonix, sous la pluie, pour exprimer leur attachement au silence.

C'est l'un des arguments qui a conduit Mountain Wilderness depuis bientôt 15 ans à réclamer le classement du massif du Mont-Blanc en Parc National, garantissant ainsi l'abandon de cette pratique qui connaît un développement considérable depuis quelques années. Quelle initiative prendre ? Rejoindre sans délai la commission Silence au sein de Mountain Wilderness qui s'efforcera de réclamer une nouvelle législation plus restrictive.

Cet été, une association de ma commune a invité une centaine de personnes à une " fête champêtre" dans un alpage d'altitude. Ces personnes ont été transportées sur place par hélicoptère ! Une vingtaine de rotations ont été nécessaires. Un tel rodéo est-il autorisé ?

L'article L. 363-1 du code de l'Environnement précise à ce sujet que "*Dans les zones de montagne, les déposes de passagers à des fins de loisirs par aéronefs sont interdites, sauf sur les aérodromes dont la liste est fixée par l'autorité administrative*". Ce que vous venez d'observer est clairement interdit en été comme en hiver. ■

Devoir de suite :
des propositions qui exigent des vocations et quelques moyens

Vos témoignages, sur le terrain…

Dès le 10 août, à la soirée d'Argentière, nous avons fait appel à vos témoignages de terrain et, pour vous faciliter la tâche, nous avons lancé la diffusion de cartes postales ad hoc. En cas d'observation en montagne d'une utilisation présumée irrégulière ou abusive d'engins motorisés à des fins de loisir :

- Notez sur le champ la date, l'heure, le lieu exact et la nature du constat, et transmettez-nous l'information sans oublier vos nom, prénom, adresses postale et électronique : nous comptons rassembler ainsi un maximum de témoignages nous donnant arguments pour exiger l'application stricte des lois existantes ou des évolutions souhaitables du droit, et pour, le cas échéant, engager une action en justice.
- Écrivez aux autorités de police locales (en priorité maire et préfet) : ce n'est pas difficile et cela en vaut la peine ; nous tenons à votre disposition, si besoin est, des modèles de lettres.

…ou dans vos lectures

Si vous croisez une émission, un article ou un placard publicitaire faisant l'apologie de pratiques illégales, envoyez-nous copie ou photo de l'objet du délit avec toutes les références nécessaires, dont les vôtres ! Grâce à vous, nous alimenterons ainsi notre "Revue de presse" et nous nous ferons un devoir d'interpeller les auteurs "à la source".

Des projets d'action, avec vous

Nous confirmons notre intention d'ester en justice, en étroite entente avec d'autres associations plaignantes, en cas de violation avérée du droit. Pour ce faire, nous avons besoin d'indispensables conseils juridiques, et des conseils d'un avocat compétent et motivé, si vous l'êtes vous-même ou l'un de vos proches… contactez-nous sans plus attendre !

Conseils qui nous seront également utiles pour la réalisation d'une brochure "SILENCE : mode d'emploi" destinée aux élus locaux afin de les sensibiliser aux nuisances engendrées par l'utilisation d'engins motorisés à des fins de loisir sur le territoire qu'ils ont la charge d'administrer, et leur donner les informations et les outils nécessaires pour lutter efficacement contre ces nuisances.

Enfin, nous n'oublierons pas d'aller sur le terrain si vous êtes prêts à nous accompagner. Hélas, chaque jour qui passe nous suggère de nouveaux objectifs : 4x4 ici, quads ailleurs, déposes illégales y compris de groupe, et que donnera le futur hiver pour les motoneiges ? Nous vous appellerons le moment venu.

Est-ce assez dire que nous avons de la suite dans les idées ?

Mais vous aurez compris que, pour faire du bruit sur ce SILENCE qui nous importe, nous avons besoin de VOUS. ■